

(19) 世界知的所有権機関  
国際事務局



(43) 国際公開日  
2005 年 3 月 31 日 (31.03.2005)

PCT

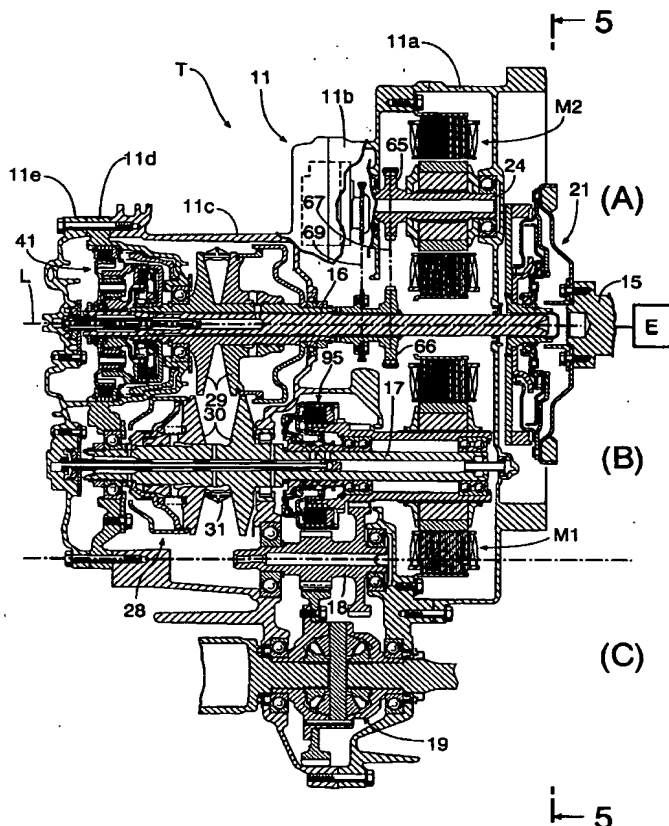
(10) 国際公開番号  
WO 2005/028233 A1

- (51) 国際特許分類<sup>7</sup>: B60K 17/04, 6/04, B60L 11/14 (72) 発明者; および  
(21) 国際出願番号: PCT/JP2004/011691 (75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 阿部 典行 (ABE, Noriyuki) [JP/JP]; 〒3510193 埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内 Saitama (JP). 岡田 義雄 (OKADA, Yoshio) [JP/JP]; 〒3510193 埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内 Saitama (JP).  
(22) 国際出願日: 2004 年 8 月 13 日 (13.08.2004)  
(25) 国際出願の言語: 日本語  
(26) 国際公開の言語: 日本語  
(30) 優先権データ: 特願2003-294661 2003 年 8 月 18 日 (18.08.2003) JP (74) 代理人: 落合 健, 外 (OCHIAI, Takeshi et al.); 〒1100016 東京都台東区台東 2 丁目 6 番 3 号 トピル Tokyo (JP).  
(71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 本田技研工業株式会社 (HONDA MOTOR CO., LTD.) [JP/JP]; 〒1078556 東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号 Tokyo (JP). (81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU,

[続葉有]

(54) Title: HYBRID VEHICLE

(54) 発明の名称: ハイブリッド車両



(57) Abstract: A hybrid vehicle, wherein since the drive force of a generator motor (M1) is transmitted to the downstream side of an output shaft (17) without passing the input shaft (16) and the output shaft (17) of a transmission (T), an engine (E), the input shaft (16), and the output shaft (17) are prevented from being dragged by the drive force of the generator motor (M1), i.e., since foot axis driving is enabled, electric power consumption can be reduced and energy recovering efficiency in regenerative braking can be increased. Also, since the generator motor (M1) is disposed between the engine (E) and the transmission (T), the generator motor (M1) can be disposed in the same manner as in a conventional holding type generator motor, and a foot axis drive system can be adopted without largely changing the design of the transmission (T).

(57) 要約: ハイブリッド車両において、ジェネレータモータ (M1) の駆動力をトランスミッション (T) の入力軸 (16) および出力軸 (17) を介さず該出力軸 (17) の下流側に伝達するので、ジェネレータモータ (M1) の駆動力によるエンジン (E)、入力軸 (16) および出力軸 (17) の引きずりを防止する、いわゆる足軸駆動が可能になって電力消費量の削減および回生制動時のエネルギー回収効率の向上が可能になる。またエンジン (E) およびトランスミッション (T) に挟まれた位置にジェネレータモータ (M1) を配置したので、従来の挟み込みジェネレータモータタイプと同じジェネレータモータ (M1) の配置が可能となり、トランスミッション (T) に大幅な設計変更を施すことなく足軸駆動方式を採用することができる。

WO 2005/028233 A1



ID, IL, IN, IS, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

- (84) 指定国(表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE,

IT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:

— 国際調査報告書

2文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。